8 8 8 9

GO Transit Annual Report

For the year ended
March 31, 1989

Toronto Area
Transit Operating
Authority

Ontario

90-05633/

GO Transit

1120 Finch Avenue West
Toronto (Downsview), Ontario
Canada
M3J 3J8

(416) 665-9211 Fax (416) 665-9008

27 July 1989

The Honourable Ed Fulton
Minister of Transportation
Ferguson Block
Queen's Park
Toronto, Ontario
M7A 1Z8

Dear Mr. Minister:

It is my honour, on behalf of the Members of the Board, to present the 1988-89 annual report of the Toronto Area Transit Operating Authority.

It is also my pleasure to extend our thanks to you and your staff at the Ministry of Transportation for your continuing co-operation and assistance, a special relationship which we at GO Transit hope will continue to grow.

Respectfully submitted,

L H Parsons

Louis H. Parsons
Chairman

Ministry of Transportation
Ministère des Transports

Ferguson Block, 3rd Floor
77 Wellesley St. West
Toronto, Ontario
M7A 1Z8

Edifice Ferguson, 3e étage
77, rue Wellesley ouest
Toronto (Ontario)
M7A 1Z8

Office of the Minister
Bureau du ministre

416 965-2100

28 July 1989

The Honourable Lincoln M. Alexander
Lieutenant Governor of Ontario
Legislative Building
Queen's Park
Toronto, Ontario
M7A 1A1

May It Please Your Honour:

I have the privilege of presenting for the information of Your Honour and the Legislative Assembly the report of the activities of the Toronto Area Transit Operating Authority for the year ended 31 March 1989.

Respectfully submitted,

Ed Fulton

Ed Fulton
Minister

THE CHALLENGE OF CHANGE

We have just completed a year of growth unsurpassed in the history of GO Transit. The burgeoning populations of the Greater Toronto Area's (GTA) communities continued to rise, and I am proud to look back on a year that tested and proved GO's resourcefulness and innovation in responding to an unprecedented demand for service.

Our response to the urgent needs of the communities we serve took many forms and included every aspect of our service, touching on equipment, stations, parking, and even our system of fare collection. In moves which will be outlined in this annual report, we made alterations and implemented strategies to create and improve service to passengers.

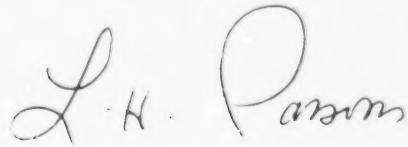
Our POP (Proof of Payment) honour fare system was implemented across the GO Train network on October 30, 1988. The system is designed to allow passengers, especially regular commuters who carry a monthly pass, to move more quickly to their train. Under the system, passengers are not required to show their ticket to an on-duty attendant and can simply board their train on arrival at the station. The system had been tried successfully on the Milton line and has now proven its benefits to all of our GO Train passengers.

And as if more proof of our commitment to passenger service were needed, we introduced our new F59PH locomotive, the product of an innovative re-design created especially for commuter service. And a third generation of the original bi-level commuter car was added to our fleet this year. The new coach boasted numerous design improvements for passenger comfort and safety.

But the biggest addition to GO service came on December 5, 1988, when 15 km of brand new track were introduced into service, extending the Lakeshore train line eastward from Pickering to Whitby. This expansion marked a milestone in our history as we laid our own track for the first time. Two new stations were built, and an opening celebration showed the community support we depend upon clearly in evidence. Over 2,000 Durham Region residents came out to their local GO stations to join in festivities that included a spectacular banner-breaking by two GO Trains running parallel.

Finally, ridership reached a new peak: we carried well over 30 million passengers on the system, a landmark figure, and a far cry from the 2.5 million carried in our first year of operation, along a single rail line.

Forecasts for the future predict an even heavier demand on transportation services. GO, with the help and co-operation of the Province and the municipalities of the GTA, plans to meet the changing demands of the future with the same dedication of the past. I would like to especially thank our Board Members, who represent the Regions GO serves, for their participation and guidance this year as we sought to fulfil community needs. We all look forward to the challenges and rewards of tomorrow at GO Transit.



L.H. PARSONS
Chairman

A COMMITMENT TO SERVICE

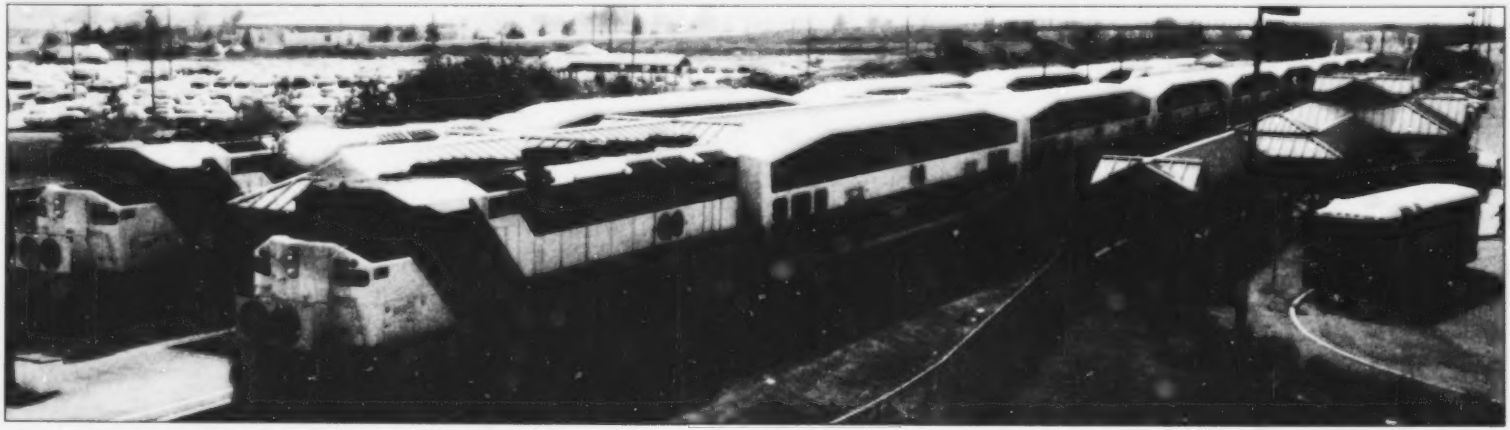
For GO Transit, fiscal 1988-89 was a year of firsts. Primary among them was the laying of GO's own track east of Pickering and successful opening of rail service there, and surpassing the ridership high of 30 million passengers. In addition, for the first time, we exceeded our target of recouping 65% of our operating costs at the farebox. This past year, revenue accounted for 68.5%, while our operating subsidy was trimmed from $47.6 million the previous year to $45.9 million.

Our use of the funds available to us also reached a peak level of efficiency. Through improved productivity, the average cost of carrying one rider on the GO system has remained at a consistently low $4. Clearly, public subsidy is being kept at a stable minimum.

At GO Transit we are proud of the many changes and innovations that were introduced in the past year, and I congratulate all employees on their commitment and ability to respond to significantly increased demand while maintaining a quality service.

The pages following outline a year of success like no other we have had. I believe this report conveys the strength of our commitment — past, present, and future — to a service that puts the passenger first.

T.G. SMITH
Managing Director



▲ *A first: trains on track built by GO at the new Whitby station.*

Cover: Two GO Trains running parallel break a huge banner strung across the tracks at the Whitby service extension grand opening.

Ridership

It was a banner year for GO as total system carryings exceeded the 30-million mark. While bus ridership dipped, more people than ever rode the rails, resulting in a 5.8% increase in total ridership over the previous year. The most dramatic increases were on the branch lines; ridership on the Richmond Hill line was up just over 19%, and just over 20% on the Bradford line. Lakeshore carryings rose by 1.6 million, compared to an increase of 1.2 million in the previous fiscal year.

Ridership increases were due in part to the continuing population growth among the communities served by GO. With highways jammed, commuters turned to transit as the obvious alternative. The extension of the Lakeshore line east to Whitby also attracted riders to the rail system. Since the new line opened in December 1988, average weekday ridership on the Lakeshore East had risen by more than 2,500 trips at year end. Of those, 1,500 were being taken by passengers who formerly rode the GO Bus system and had switched to the extended train service, and 1,000 were being taken by customers who were brand new to the GO system.

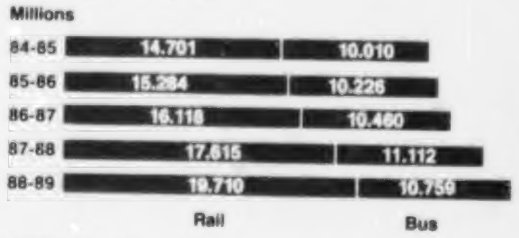
The general decline in bus ridership was not unexpected as the volume of traffic on the roads shared by GO Buses in the Greater Toronto Area continued to escalate. Only two bus routes could boast ridership increases: Finch-Bayview passenger counts were up considerably (27.4%), reflecting residential and commercial development in York Region, and the Brampton-Guelph route gained 1,000 riders over the course of the year.

Off-peak travel is now a staple of GO's service, bringing patrons to special events such as Toronto Blue Jay baseball games, Toronto Argonaut football games, the annual Canadian National Exhibition, and numerous other public shows and events.

In another first for GO, plans were being made at year's end for off-peak service on the Milton and Richmond Hill train lines to serve events at Toronto's SkyDome stadium, the new home of the Blue Jays and Argos.

A non-refundable Day Pass was introduced for special-event and non-regular riders. A round-trip ticket good for one day's unlimited travel between two points on the GO system, the Day Pass does not have to be cancelled at station ticket cancellers, and makes using GO easy for passengers who are not familiar with POP.

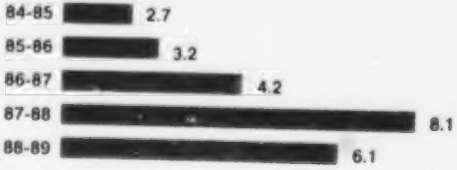
Passenger Carryings



Contract service excluded

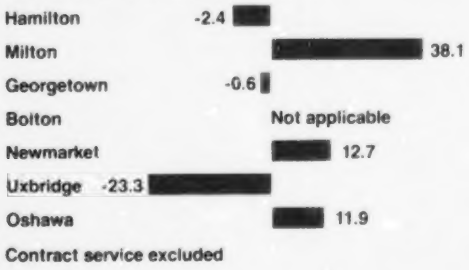
System Passenger Carryings

Percentage change over previous fiscal year



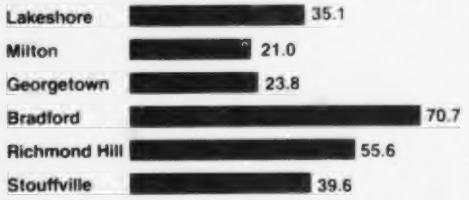
Contract service excluded

Bus Corridor Carryings
Percentage change 84-85 to 88-89



Contract service excluded

Rail Corridor Carryings
Percentage change 84-85 to 88-89



Service Improvements

The largest rail expansion in GO's history was completed in 1988, and culminated in a well-attended opening ceremony on December 4, the day before service began. The expansion east from Pickering to the Lakeshore's new end-of-line terminus, Whitby, was a $109 million project (not including new equipment acquisitions) that featured 15 km of new track laid by GO Transit, and the construction of new stations at Ajax and Whitby. The two new stations were designed for the POP honour fare system which went into effect in October, and were fashioned to complement existing town architecture. At Ajax, GO for the first time worked in tandem with a private developer to create Transit Square, a commercial and retail development on the site of the station.

In both Ajax and Whitby, fare integration agreements were implemented to provide free local bus transportation to GO passengers. Fewer riders than expected took advantage of the free bus rides to the new stations in the first three months of operation, and as a result, parking lot capacities were strained to the limit. By the end of fiscal 1988-89, however, plans for parking expansion and an enhanced Whitby Transit schedule promised to alleviate congestion.

The first GO station designed specifically for the POP system opened on September 19, 1988. The $6.85-million Appleby station was built to allow residents of the eastern areas of Burlington more convenient access to GO Train service, and was an immediate success with the commuting public.

While the highlights of improved service in the past year were topped by the newly-built facilities, the availability of new rolling stock allowed GO to also expand its existing services. On the morning of January 9, 1989, passengers using the Milton line were able to choose from five rush hour trains instead of three; the same date marked the inception of a fourth homebound Milton train in the rush hour, and another departure at 7:30 p.m. for those who work, shop, or dine late. Evening transportation was instituted on the Georgetown and Stouffville routes as well; GO Buses provide homebound service to line stations following the afternoon rush hour. Plans were also under way at year's end for an early-evening train on the heavily used Richmond Hill line.

With demand for commuter service the highest it's ever been, the Lakeshore West was suffering from congestion, and by the early months of 1989 had reached a crisis point. A GO innovation with co-operation from the operator, CN Rail, resulted in rescue in the form of a 12-car train on the most popular runs, this despite the limitations of 10-car-length platforms.

Along with the successful expansion of the POP system across the GO Train network, the year saw GO extend acceptance of the TTC/GO Twin Pass to all Metro Toronto rail stations. The Twin Pass allows riders to purchase

monthly TTC and GO passes in one transaction, and at a $20 discount, and is an example of fare integration among transit organizations that GO pioneered and remains committed to. GO also maintains fare integration agreements with Oakville, Burlington, Mississauga, Brampton, Pickering, Ajax and Whitby Transit, allowing pre-ticketed GO passengers a free or substantially discounted ride to the GO Train station on their local carriers.

In response to growth in the Bolton-Palgrave area, GO instituted bus service to Toronto. The new service, financed by the Province's OTII (Ontario Transportation Investment Initiatives) fund, began May 2, 1988 as an alternative to driving through heavy traffic on Highway 50.

In the west, a bus shuttle between Oakville and Appleby GO Train stations was implemented to provide more convenience to commuters. In the east, the Whitby rail station became the new eastern hub of the system, replacing Pickering, and bus service was realigned to make the new terminus the focus of eastern service.

GO continued to assume direct operation of its bus corridors from contractors. This fiscal year saw the Hamilton corridor service come under GO's operating control, leaving only the Oshawa corridor, which will be run directly by GO as of December, 1989.

The Highway 403 bus service was improved, with stops being added in the Square One shopping centre area. And GO's commitment to co-ordination with municipal transit

▲ *All six train lines meet at Union Station, the heart of downtown Toronto and the GO Train network. Here, passengers board during the afternoon rush hour.*

was underlined by its participation in South York Region's One Bus Transfer program: beginning November 6, 1988, passengers were able to travel on the Markham, Vaughan, Richmond Hill and GO Transit systems within South York Region on a single transfer.

Wherever possible, GO has expanded parking lots to meet ever-increasing demand. Over 2,700 parking spaces were added to the system in fiscal 1988-89, bringing the total capacity to 20,197 spots. Major parking lot expansions took place at Erindale, Port Credit, Oakville, Oakville West and Appleby stations. Capacity increases for the next fiscal year are planned for Richmond Hill, Langstaff, King City, Markham, Etobicoke North, Eglinton, Scarborough and Rouge Hill stations. Ajax and Whitby stations will see major expansions, while Appleby and Oakville will be increased again.

At year's end plans were under way to create an additional major entrance into the GO concourse from the TTC area of Union Station to provide more room for increasing pedestrian traffic moving through the downtown transportation centre. And with the expansion of the POP system across the GO Train network, ticket collection booths and railings were removed and replaced with folding gates that can be used to direct passengers if congestion warrants.

Subsidy
$ Millions

Operating subsidy, excluding amortization

Subsidy Per Passenger
Dollars

Operating subsidy, excluding amortization

Cost Per Passenger
Dollars

Operating cost, excluding amortization

Cost Recovery
Percentage of operating costs recovered through revenue

See Notes to financial statements

Statistics

Corridor	Passengers Carried (Thousands) 1988-89	1987-88	% Change	Route Kilometres Operated (At year end) 1988-89	1987-88	Kilometres Operated (Thousands) 1988-89	1987-88
Rail							
Lakeshore	15,061	13,435*	+12.1	112	97	1,513	1,365
Georgetown	1,678	1,563*	+ 7.4	47	47	96	92
Richmond Hill	786	660*	+19.1	34	34	84	83
Milton	1,536	1,384	+11.0	50	50	101	90
Bradford	314	260	+20.8	67	67	32	31
Stouffville	335	313	+ 7.0	46	46	24	22
Total	**19,710**	**17,615***	**+11.9**	**356**	**341**	**1,850**	**1,683**
Bus							
Hamilton	2,149	2,261	-5.0	178	178	4,203	4,229
Milton	221	183	+20.8	116	116	734	558
Georgetown	1,342	1,396	-3.9	283	217	2,437	2,415
Bolton	13	—	—	66	—	90	—
Newmarket	4,420	4,469	-1.1	323	323	4,017	4,071
Uxbridge	102	114	-10.5	178	124	389	380
Oshawa	2,512	2,689	-6.6	174	172	2,636	2,721
Total	**10,759**	**11,112**	**-3.2**	**1,318**	**1,130**	**14,506**	**14,374**
System Subtotal	**30,469**	**28,727***	**+6.1**	**1,674**	**1,471**	**16,356**	**16,057**
Canada's Wonderland Contract Service	320	361	-11.4	29	29	409	471
System Total	**30,789**	**29,088***	**+5.8**	**1,703**	**1,500**	**16,765**	**16,528**

*Revised from 1987-88 report: monthly pass usage formula adjusted.

Rolling Stock

Brand new equipment rolled in during the 1988-89 fiscal year, featuring a third generation of bi-level cars, and locomotives designed expressly for commuter travel. GO received delivery of 16 F59PH locomotives, which were designed jointly by General Motors Canada and GO Transit with the goal of making this model GO's standard engine. The order was produced in London, Ontario at a cost of $36.5 million. During the year, a $28.5 million order for 12 more locomotives was placed with GM.

The distinctive green-and-white bi-level passenger cars remained popular with the commuting public. The first of the third generation of bi-levels rolled off the assembly line of the manufacturer, UTDC Inc. in Thunder Bay, Ontario, late in 1988. By fiscal year's end, most of the order of 54 trailer cars and 9 cab cars, worth $82.8 million, had been delivered, and a $85.2 million order for 60 Bi-Level IV cars had been placed with UTDC.

Ten new two-axle highway buses were ordered and received from Winnipeg's Motor Coach Industries as replacements for ten buses slated for retirement, maintaining the fleet total at 204. The $2.5 million order was part of GO's long-term replacement-retirement plan which will see new buses gradually succeeding the old fleet.

Work was completed on the three-year expansion of the Willowbrook train maintenance depot, and the result is yard storage capacity for an additional six trainsets. The past year's additions also included diesel and coach shop expansions and the construction of a 5-metre-high sound barrier along the residential side of the facility to reduce the noise from locomotives.

▲ *GO Buses line up for boarding passengers at Ajax station.*

The Future

Increased service on GO's branch lines will be a future priority, along with improvements on the Lakeshore line. At year's end, preliminary engineering work with GO's rail operators, CN and CP, had begun with the goal of determining requirements for general service expansion.

A number of long-range expansion projects were already under way or in the planning stage at year's end. All-day Lakeshore service to Burlington is scheduled for start-up in 1992, and rail extensions to Hamilton and Oshawa are in the planning stages, currently undergoing environmental assessments by the Province.

Service improvements are also scheduled for the immediate future, including a morning and early-evening Richmond Hill train along with more service enhancements on the Lakeshore West in June 1989. Morning and evening Stouffville trains were also being planned to complement current service. All of these improvements were expected to be implemented as equipment and other resources become available.

The lengthening of Georgetown trains will be made possible by improvements which will be made at the Georgetown layover, allowing storage of longer trains. And GO's new branch-line off- peak service was set to begin with SkyDome's official opening on June 3, 1989.

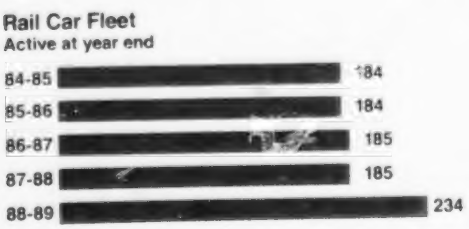
All six bus corridors will be under GO's direct operation as of December, 1989, when the Oshawa corridor becomes GO- controlled. It is currently the only corridor still contractor-operated.

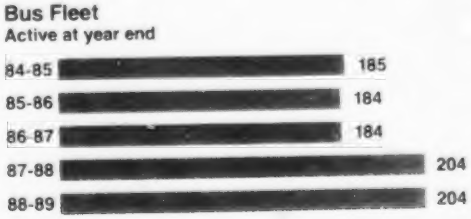
Strategic Directions

In May of 1988, the Ontario Minister of Transportation announced plans for stepped-up development of public transit in the Greater Toronto Area. GO's response to these initiatives was to plan and introduce new service that dealt effectively with the needs of an ever-increasing number of commuters. GO will not only expand its own service to meet these needs in the future, but is committed to further integration and co-operation with municipal carriers — efficient public transit must be made available to the majority.

Clearly, the significant role that GO must play in the evolution of public transit is recognized by the Ministry of Transportation, and GO in turn recognizes its own responsibility to provide the highest quality service in the most cost-efficient way.

For those who adhere to that commitment, service demands that will reach new heights in the near future pose an important challenge. GO will use its experience of the past and its vision of the future to meet that challenge.





Objectives

GO Transit (the Toronto Area Transit Operating Authority) is an Agency of the Crown established to:

Design and operate interregional transit for people whose travel takes them through more than one regional municipality;

And encourage convenient and efficient meshing of the transit systems operating in the Greater Toronto Area and interfacing with the GO Transit network.

Area of Jurisdiction

GO Transit is a voluntary association, empowered by legislation, of the Regional Municipalities of Peel, York, Durham, Halton and Hamilton-Wentworth, the Municipality of Metropolitan Toronto, and the Province of Ontario.

Membership

GO Transit's Board comprises seven Members: the Chairman, appointed by the Lieutenant Governor in Council, and, ex officio, the Chairmen of the Councils of Peel, York, Durham, Halton, Hamilton-Wentworth, and Metropolitan Toronto.

It reports to Cabinet through the Minister of Transportation.

Members

L.H. PARSONS
Chairman

G.H. HERREMA
Vice-Chairman of the Board
Chairman, Council of
The Regional Municipality of Durham

R.F. BEAN
Chairman, Council of
The Regional Municipality of Peel

E.R. KING
Chairman, Council of
The Regional Municipality of York

P.D. POMEROY
Chairman, Council of
The Regional Municipality of Halton

A. TONKS
Chairman, Council of
The Municipality of Metropolitan Toronto

R.J. WHYNOTT
Chairman, Council of
The Regional Municipality of
Hamilton-Wentworth

Minister

The Honourable ED FULTON
Minister of Transportation

Officers

T.G. SMITH
Managing Director
Secretary to the Board

A.M. ROBINSON
Director, Finance
Treasurer to the Board

Executive Staff

Reporting to the Chairman is the Managing Director, under whom are the Executive Directors of GO's three Divisions:

The Operations Division is responsible for the delivery of transportation service to the public and for rolling stock acquisition and maintenance. The Planning, Finance and Administration Division is charged with business and strategic planning and the organization's finance and administration. Responsible for engineering and development and plant management is the Engineering, Development and Plant Division.

J.A. BROWN
Executive Director, Operations

R.C. DUCHARME
Executive Director, Engineering, Development and Plant

D.A. SUTHERLAND
Executive Director, Planning, Finance and Administration

Employees

GO Transit's work force numbers about 1100, ranging from front-line personnel such as bus drivers, ticket sellers, and transit enforcement staff, to behind-the-scenes employees like mechanics, maintenance crews, telephone information guides, operations controllers, dispatchers, and office staff. Another 400 employed by CN Rail, CP Rail, Gray Coach Lines and Charterways — GO's operating contractors — are also directly involved in running the system as bus drivers, train crew, and servicing personnel.

Transit enforcement officer Carl Dewey ▶ explains Proof of Payment ticketing to a passenger.

▲ *Station attendant Judy Fountain sells POP tickets at Union Station.*

Seven days a week, telephone guides like Sandra Fabrizi provide information on times, fares, and routes. ▼

To the Members of the Toronto Area Transit Operating Authority, the Minister of Transportation and Communications, and the Provincial Auditor:

We have examined the balance sheet of the Toronto Area Transit Operating Authority as at March 31, 1989 and the statements of equity, operations and changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at March 31, 1989 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Peat Marwick
Chartered Accountants

Toronto, Canada
May 19, 1989

TORONTO AREA TRANSIT OPERATING AUTHORITY

BALANCE SHEET AS AT MARCH 31

(In thousands of dollars)

Assets

Current	1989	1988
Cash	$ 100	$ 61
Accounts receivable	3,302	2,217
Deposit with Canadian National Railway Company	12,300	14,250
Due from the Province of Ontario	39,483	33,136
Spare parts and supplies	1,690	1,245
Prepaid expenses	1,491	415
	58,366	51,324
Fixed		
Land	27,772	24,922
Buildings and equipment (Note 2)	253,900	147,851
Leasehold improvements, net of accumulated amortization of $988 (1988 - $699)	5,952	5,075
Improvements to railway right of way and railway plant, net of accumulated amortization of $50,168 (1988 - $43,074)	159,794	91,859
Trackwork and installation	37,023	
Construction in progress		
GO Train Service Expansion Program	85,986	135,499
Other	49,502	32,748
Toronto Transportation Terminal Project		31,577
	619,929	469,531
	$678,295	$520,855

Liabilities

Current	1989	1988
Accounts payable and accrued liabilities	$ 54,189	$ 47,524
Unearned revenue in respect of tickets sold and not used	1,346	940
	55,535	48,464

Equity

Province of Ontario	622,760	472,391
	$678,295	$520,855

Commitments (Note 7)

On behalf of the Members

Chairman

Member

See accompanying notes to financial statements

STATEMENT OF EQUITY

FOR THE YEAR ENDED MARCH 31
(In thousands of dollars)

	1989	1988
Equity at beginning of year	$ 472,391	$ 392,558
Capital contribution from the Province of Ontario	170,123	99,417
	642,514	491,975
Amortization of capital contributions	(19,754)	(19,584)
Equity at end of year	$ 622,760	$ 472,391

STATEMENT OF OPERATIONS

FOR THE YEAR ENDED MARCH 31
(In thousands of dollars)

	1989	1988
Revenue		
Commuter services	$ 71,682	$ 63,880
Sundry revenue (Note 4)	2,628	2,332
Gain on sale of fixed assets (Note 5)	2,872	106
	77,182	66,318
Expenses (Note 6)		
Train and bus operations	85,726	78,742
Terminals and plant	34,693	35,039
General and administration	22,408	19,678
	142,827	133,459
Loss from operations	65,645	67,141
Operating subsidy from the Province of Ontario including amortization of capital contributions of $19,754 (1988 - $19,584)	65,645	67,141
Net income for the year	$ —	$ —

See accompanying notes to financial statements

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

FOR THE YEAR ENDED MARCH 31

(In thousands of dollars)

	1989	1988
Cash from (used in) operations		
Revenue	$ 77,182	$ 66,318
Expenses	(142,827)	(133,459)
Adjustments for non-cash items:		
Depreciation and amortization	19,754	19,584
Gain on sale of fixed assets	(2,872)	(106)
	(48,763)	(47,663)
Net change in non-cash working capital balances	6,415	17,848
	(42,348)	(29,815)
Cash from (used in) investment		
Fixed assets additions	(170,123)	(99,417)
Fixed assets disposals	2,842	194
	(167,281)	(99,223)
Cash from financing		
Province of Ontario		
Operating subsidy	49,470	46,836
Capital contributions		
GO Train Service Expansion Program	129,800	57,600
Other	30,398	23,227
	209,668	127,663
Net increase in cash	39	(1,375)
Cash, beginning of year	61	1,436
Cash, end of year	$ 100	$ 61

See accompanying notes to financial statements

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

FOR THE YEAR ENDED MARCH 31, 1989

(In thousands of dollars)

1. Significant accounting policies

These financial statements are prepared by management in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. The significant accounting policies are as follows:

(a) Spare parts and supplies

Spare parts and supplies are valued at the lower of cost and replacement cost.

(b) Fixed assets

Fixed assets are valued at cost.

The Authority provides for the depreciation and amortization of the various classes of assets over their estimated useful lives on a straight line basis. Depreciation for locomotives and auxiliary power control units is calculated using a straight line rate applied to cost plus an estimation of future overhaul costs.

Buildings and equipment	
Shelters and ticket booths	5 years
Other buildings	20 years
Locomotives and auxiliary power control units	25 years
Other railway rolling stock	25 years
Buses	12 years
Parking lots	20 years
Sundry — Furniture and fixtures	12 years
— Other	3-5 years
Improvements to railway right of way and railway plant	20 years
Trackwork and installation	20 years
Leasehold improvements	20 years

(c) Commuter services revenue

Revenue is recognized when the transportation service is provided. Unearned amounts are reflected in the balance sheet as current liabilities.

(d) Subsidies
Operating subsidies paid by the Province of Ontario are treated as reductions of operating losses. Capital contributions from the Province of Ontario are included in equity and are amortized to income over the useful lives of the related assets.

2. Buildings and equipment

	1989			1988
	Cost	Accumulated depreciation	Net book value	Net book value
Buildings	$ 52,836	$ 15,262	37,574	$ 19,865
Locomotives and auxiliary power control units	27,630	13,236	14,394	14,048
Other railway rolling stock	226,520	53,512	173,008	96,643
Buses	32,343	16,624	15,719	9,655
Parking lots	11,376	3,430	7,946	4,678
Sundry	10,382	5,123	5,259	2,962
	$361,087	$107,187	$253,900	$147,851

3. Operating agreements
A significant amount of the services provided by the Authority are operated by outside parties using vehicles and rolling stock owned by the Authority. Charges from the parties in respect of the operating agreements are recorded on an incurred and estimated basis. These services are governed by the following agreements:

Canadian National Railway Company
Canadian Pacific Limited
Gray Coach Lines
Charterways Transportation Limited

4. Sunday revenue
The details of sundry revenue are as follows:

	1989	1988
Interest income	$ 446	$ 203
Rentals - rolling stock	206	229
Rentals - space	715	589
Advertising revenue	243	212
Commissions - ticket sales	602	582
Other	416	517
	$ 2,628	$ 2,332

5. Gain on sale of fixed assets
During the year the authority sold 8 locomotives for proceeds of $2,821.
The gain on sale was as follows:

Proceeds		$ 2,821
Original cost	$ 3,430	
Accumulated depreciation	(5,140)	
	$ (1,710)	
Add back excess depreciation	1,710	0
Gain on sale of locomotives		2,821
Other		51
		$ 2,872

The excess depreciation arose as a result of the depreciation policy for locomotives described in note 1. The excess depreciation of $1,710 has been used to reduce depreciation expense for the year from $21,464 to $19,754.

6. Expenses
Further details of expenses are as follows:

	1989	1988
Salaries, wages and fringe benefits	$ 33,979	$ 28,099
Payments to outside parties for operation of services	47,759	45,985
Fuel and oil	7,935	8,434
Other expenses	23,075	21,612
	112,748	104,130
Leases, rentals and user charges	10,325	9,745
Depreciation and amortization	19,754	19,584
Total expenses	$142,827	$133,459

Of the total expenses above $112,748 (1988 - $104,130) is recognized as recoverable, in part, from passengers and other sources of revenue. The target amount to be ultimately recovered has been established by the Authority at 65% of the recoverable expenses. In 1989, total revenue amounted to $77,182 (1988 - $66,318) and represents a recovery of 68.5% (1988 - 63.7%) of the recoverable expenses.

7. Commitments

(a) Purchase of bi-level commuter rail cars

The Authority entered into a contract with the Urban Transportation Development Corporation (U.T.D.C.) for the purchase of 123 bi-level commuter rail cars of which 53 have been delivered and are in service. Under the terms of the contract the Authority is required to pay progress billings to U.T.D.C. at certain stages of the cars' manufacture. Payments for incomplete cars are included in Construction in progress, GO Train Service Expansion Program in the balance sheet.

The estimated balance of the purchase price for the cars of $66,636 will be paid out over the next 2 years.

(b) Purchase of locomotives

The Authority has entered into a contract with General Motors of Canada Ltd. for the purchase of 14 locomotives for the heavy rail expansion program and 14 replacement locomotives, of which 8 of each category have been delivered and are in service.

Under the terms of the contract, the Authority is required to pay progress billings to General Motors at certain stages of the locomotives' manufacture. Payments for incomplete locomotives are included in Construction in progress, GO Train Service Expansion Program, and Construction in progress, Other in the balance sheet.

The estimated balance of the purchase price for the locomotives of $16,199 will be paid out next year.

(c) Leases

Minimum operating lease payments in each of the next five years and in aggregate are as follows:

1989 - 1990	$ 2,918
1990 - 1991	2,729
1991 - 1992	2,530
1992 - 1993	2,449
1993 - 1994	2,511
Thereafter	12,162
	$25,299

In addition to the commitments above, the Authority has entered an agreement to lease land which expires in 2079. The annual rental under this lease is $153.

8. Pensions

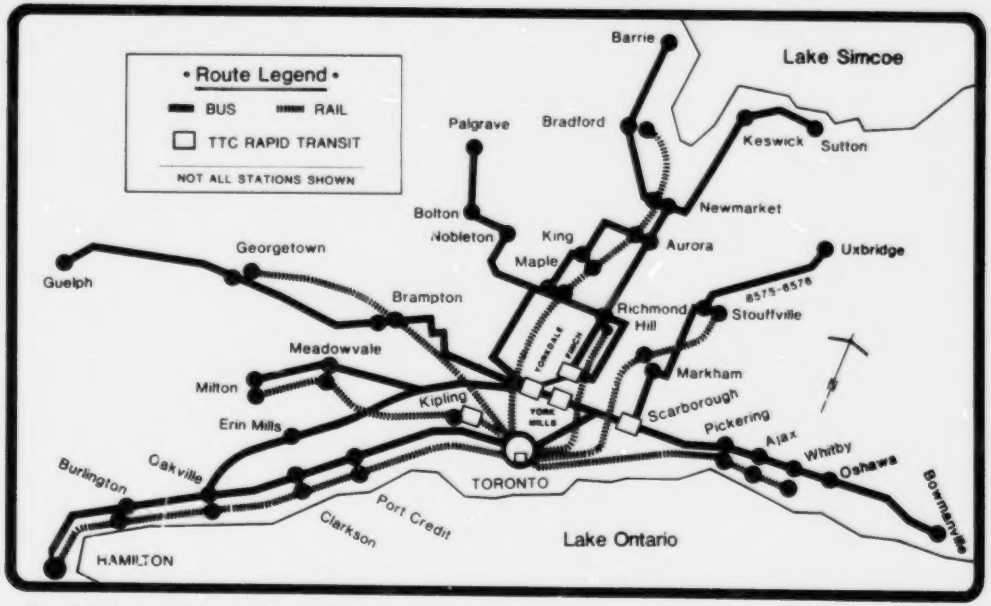
The Authority provides pension benefits for substantially all its permanent employees through participation in the Public Service Superannuation Fund established by the Province of Ontario. The Authority's share of contributions to the plan during the year was $1,409 (1988 - $1,165). This amount represents the total obligation of the Authority and is included as an expense in the Statement of Operations.

9. Board remuneration

Total remuneration of Members of the Board of Directors was $56 during the fiscal year.

10. Comparative figures

Certain comparative figures have been reclassified to conform to the presentation adopted in the current year.



▲ *The GO Train and GO Bus network at March 31, 1989*

© Queen's Printer for Ontario, 1989
Photos: Ontario Ministry of Transportation and GO Transit

GO Transit

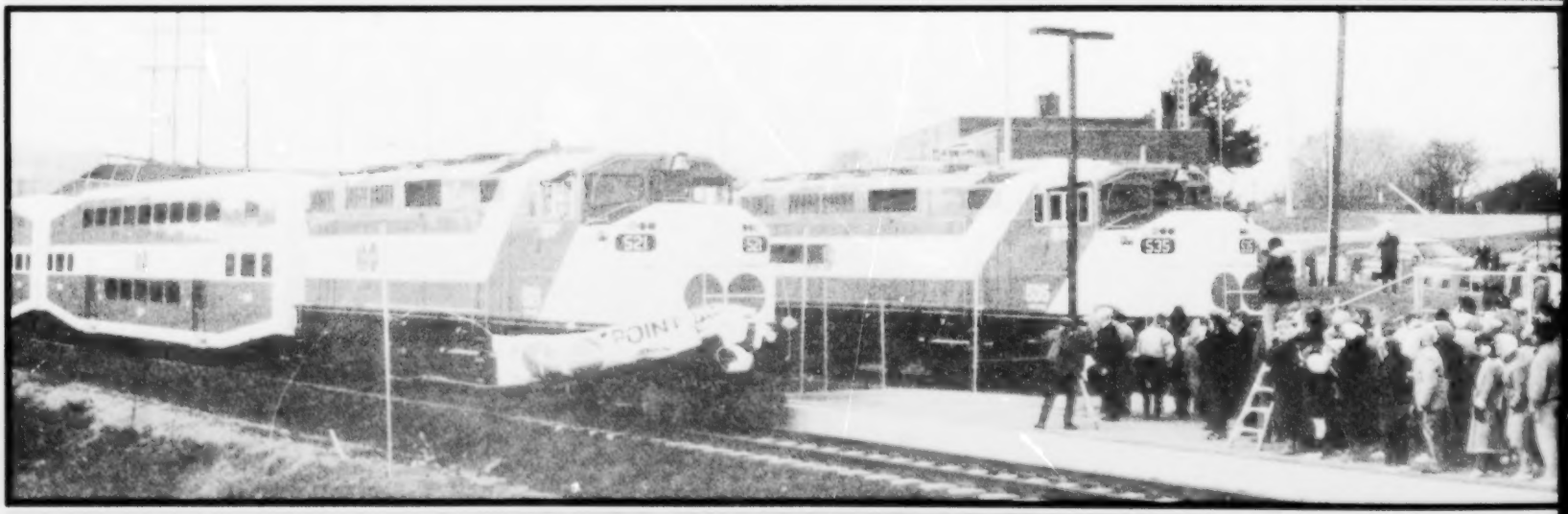
1120 Finch Avenue West
Toronto (Downsview), Ontario
Canada
M3J 3J8

Phone: (416) 665-9211
Fax: (416) 665-9006

8 8 • 8 9

Rapport annuel
Réseau GO

Pour l'exercice clos
le 31 mars 1989



Régie des transports
en commun de la
région de Toronto

Ontario

1120 Finch Avenue West
Toronto (Downsview), Ontario
Canada
M3J 3J8

GO Transit

(416) 665-9211 Fax (416) 665-9006

Toronto, le 27 juillet 1989

L'honorable Ed Fulton
Ministre des Transports
Immeuble Ferguson
Queen's Park
Toronto (Ontario)
M7A 1Z8

Monsieur le Ministre,

Au nom des membres du Conseil d'administration, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel 1988-1989 de la Régie des transports en commun de la région de Toronto.

Je tiens à vous remercier, ainsi que le personnel du ministère des Transports, de votre collaboration et de l'assistance que vous continuez de prêter au Réseau GO; nous espérons que la qualité des rapports qu'entretiennent nos deux organismes se renforcera encore davantage dans l'avenir.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.

Le président du Conseil,

Louis H. Parsons

Ministry of Transportation
Ministère des Transports

Ferguson Block, 3rd Floor
77 Wellesley St. West
Toronto, Ontario
M7A 1Z8

Édifice Ferguson, 3e étage
77, rue Wellesley ouest
Toronto (Ontario)
M7A 1Z8

Office of the Minister
Bureau du ministre

(416) 965-2101

Toronto, le 28 juillet 1989

L'honorable Lincoln M. Alexander
Lieutenant-gouverneur de l'Ontario
Hôtel du gouvernement
Queen's Park
Toronto (Ontario)
M7A 1A1

Monsieur le Lieutenant-gouverneur,

J'ai le privilège de présenter, à votre intention ainsi qu'à celle des membres de l'Assemblée législative, le compte rendu des activités de la Régie des transports en commun de la région de Toronto pour l'exercice clos le 31 mars 1989.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Lieutenant-gouverneur, l'assurance de ma très haute considération.

Le ministre,

Ed Fulton

Ed Fulton

LE CHANGEMENT : DÉFI À RELEVER

Le Réseau GO a connu au cours de la dernière année la plus forte croissance de toute son histoire. Face à la croissance démographique des agglomérations du Toronto métropolitain, c'est avec fierté que je constate à quel point la société a fait preuve d'ingéniosité et fait appel à son esprit d'initiative afin de satisfaire la demande de service sans précédent.

Pour satisfaire les besoins urgents des agglomérations qu'il dessert, le Réseau GO a adopté des solutions très variées, portant sur tous les aspects de son service, notamment l'équipement, les stations, les parcs de stationnement, voire même son système de perception des titres. Certaines initiatives en matière d'amélioration du service à la clientèle, abordées dans le présent rapport annuel, ont exigé que la société modifie ses politiques existantes et adopte de nouvelles stratégies.

Le 30 octobre 1988, nous avons mis en oeuvre un nouveau système de preuve de paiement fondé sur le principe d'intégrité. Grâce à ce système, les usagers réguliers, particulièrement ceux qui sont munis de laissez-passer mensuels, peuvent se rendre plus rapidement à leur train. Ils ne sont plus tenus de montrer leur titre de transport au guichetier et peuvent tout simplement monter dans le train à leur arrivée à la station. Cette nouvelle méthode a d'abord été mise à l'essai avec succès sur la ligne Milton, et tous nos usagers du service ferroviaire sont maintenant en mesure d'en apprécier les avantages.

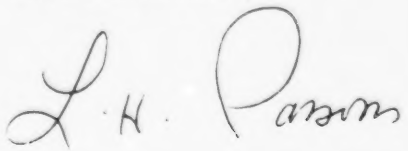
Nous avons également mis en service la nouvelle locomotive F59PH, appareil novateur spécialement conçu pour le service de banlieue. Au cours de la dernière année, nous avons ajouté à notre parc de matériel roulant la troisième génération de la voiture de banlieue à deux niveaux; elle comporte de nombreuses améliorations destinées à accroître le confort et la sécurité des passagers. Voilà autant de preuves tangibles de notre engagement à offrir un meilleur service aux voyageurs.

En fait, l'amélioration la plus remarquable du service de transport en commun du Réseau GO a été l'inauguration, le 5 décembre 1988, d'un tronçon de 15 kilomètres qui a prolongé la ligne du Lakeshore vers l'est, de Pickering à Whitby. Cette expansion représente une première pour le Réseau GO, car c'est la première fois que la société construit elle-même sa voie ferrée. Deux nouvelles stations ont également été construites. À la cérémonie d'inauguration de celles-ci, plus de 2 000 résidents de la région de Durham ont participé aux diverses activités, dont l'ouverture symbolique du tronçon par deux trains de banlieue roulant en parallèle vers une immense bannière montée sur la voie.

Et enfin, autre réalisation importante, l'achalandage, qui a franchi le cap des 30 millions de voyageurs en 1988, atteignant ainsi un nouveau sommet. En effet, nous sommes aujourd'hui bien loin des 2,5 millions de passagers que la société a accueillis au cours de sa première année d'exploitation, sur l'unique ligne ferroviaire qu'elle exploitait à l'époque.

Selon les prévisions, la demande de services de transport en commun s'accroîtra encore davantage. En collaboration avec le gouvernement de l'Ontario et les municipalités du Toronto métropolitain, le Réseau GO compte continuer de répondre aux besoins en constante évolution de la population avec le même dévouement dont il a fait preuve par le passé. Je tiens à remercier tout particulièrement les membres du Conseil d'administration, qui représentent les régions desservies par la société; leur participation et leurs conseils se sont révélés un précieux atout au cours de la dernière année dans la recherche de moyens de satisfaire les besoins de la population. En tant que membres du Conseil d'administration, c'est avec enthousiasme que nous anticipons de relever les défis qui ne manqueront pas de présenter au cours des prochaines années et de participer aux réalisations de la société.

Le président du Conseil,



L.H. PARSONS

LE SERVICE AVANT TOUT

L'exercice financier 1988-1989 a été marqué de nombreuses nouvelles réalisations. Parmi les plus remarquables, signalons la mise en place par la société de sa propre voie ferrée à l'est de Pickering, l'inauguration du service ferroviaire vers cette ville de banlieue, et le dépassement de l'objectif d'achalandage de 30 millions de voyageurs. De plus, pour la première fois, la société a dépassé son objectif en matière de revenu d'exploitation; celui-ci s'est établi, en effet, à plus de 65 % des dépenses d'exploitation. Au cours de la dernière année, le revenu d'exploitation a représenté 68,5 % des dépenses, tandis que la subvention d'exploitation a été réduite à 45,9 millions de dollars, contre 47,6 millions de dollars pour l'exercice précédent.

La société a également fait une utilisation optimale des fonds mis à sa disposition. Grâce à une amélioration de la productivité, le coût moyen par passager du transport sur le réseau est demeuré relativement faible, à 4 $. Toutes ces mesures contribuent à maintenir à un niveau minimum stable la subvention du gouvernement de l'Ontario.

La société est donc fière des nombreux changements et solutions qu'elle a apportés à ses activités au cours de la dernière année. Je tiens à féliciter tous les employés de leur dévouement et de leur aptitude à satisfaire la demande beaucoup plus importante, tout en maintenant un service de haute qualité.

Les faits saillants de cette année tout à fait exceptionnelle sont exposés dans les pages qui suivent. À notre avis, le présent rapport témoigne de la force de notre engagement, dans le passé, le présent et l'avenir, à miser sur le service à la clientèle, avant tout.

Le directeur général de l'Exploitation,

T.G. SMITH

▲ *Une première : à la nouvelle station de Whitby, un train attend sur la voie ferrée construite par le Réseau GO.*

Page couverture : Deux trains GO roulant en parallèle vers une immense bannière montée sur la voie marquent l'ouverture officielle du nouveau tronçon, grâce auquel le service est maintenant assuré jusqu'à Whitby.

L'achalandage

Le Réseau GO a connu une année record en 1988-1989, l'achalandage global du réseau ayant dépassé le seuil des 30 millions de voyageurs. Bien que l'achalandage du service d'autobus ait diminué, celui du service ferroviaire s'est accru de 5,8 % par rapport à l'exercice précédent. Les lignes secondaires ont connu des hausses remarquables : un peu plus de 19 % sur la ligne Richmond Hill et un peu plus de 20 % sur celle de Bradford. La ligne du Lakeshore s'est enrichie de 1,6 million de voyageurs additionnels, contre une hausse de 1,2 million pour l'exercice financier précédent.

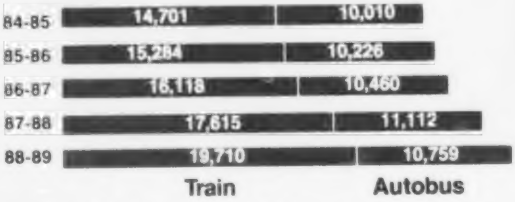
Cette hausse de l'achalandage est attribuable, en partie, à la croissance démographique continue des agglomérations desservies par la société. Pour éviter les embouteillages, les banlieusards se sont tout naturellement tournés vers le transport en commun. Le prolongement de la ligne du Lakeshore vers l'est jusqu'à Whitby a également attiré un certain nombre de nouveaux voyageurs. À la fin de l'exercice, le nombre moyen de déplacements quotidiens en semaine sur le tronçon est de la ligne du Lakeshore, inauguré en décembre 1988, était en hausse de 2 500; de ce nombre, 1 500 déplacements étaient effectués par d'anciens usagers du service d'autobus du Réseau GO ayant opté pour le nouveau service ferroviaire, et le reste, soit 1 000 déplacements, par de nouveaux usagers du Réseau GO.

La baisse générale de l'achalandage du service d'autobus n'a surpris personne, car la circulation automobile n'a cessé d'augmenter sur les routes empruntées par les autobus GO dans le Toronto métropolitain. Seuls deux trajets ont connu un achalandage accru : le nombre d'usagers empruntant le trajet Finch-Bayview a progressé de façon marquée (soit de 27,4 %), en raison du développement commercial et résidentiel que connaît la région de York, et le trajet Brampton-Guelph s'est enrichi de 1 000 voyageurs au cours de l'exercice.

Le transport en période creuse est devenu un élément de base des activités de la société : en effet, GO assure le transport des spectateurs à des événements spéciaux, comme les parties de base-ball des Blue Jays de Toronto, les parties de football des Argonauts de Toronto, l'Exposition nationale canadienne (CNE), et à de nombreux autres spectacles et événements ouverts au grand public.

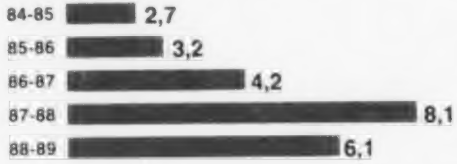
La société offre maintenant un laissez-passer d'un jour, non remboursable, aux usagers uniques et pour les événements spéciaux. Ce billet aller-retour permet à l'usager d'effectuer au cours d'une journée un nombre illimité de déplacements entre deux points sur le réseau de GO; de plus, comme il n'est pas nécessaire de le composter, l'utilisation du réseau est simplifiée pour les voyageurs qui ne connaissent pas le système de preuve de paiement instauré par GO.

Nombre de voyageurs
(en millions)



Exclusion faite des services assurés en sous-traitance

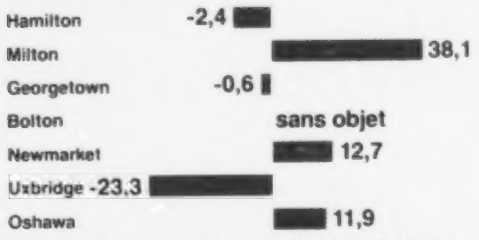
Nombre de voyageurs sur l'ensemble du réseau
Évolution en pourcentage sur l'exercice précédent



Ne comprend pas les services assurés en sous-traitance.

Nombre de voyageurs, service d'autobus

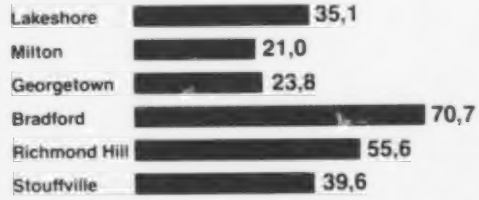
Évolution en pourcentage
1984-1985 à 1988-1989



Exclusion faite des services assurés en sous-traitance

Nombre de voyageurs, service ferroviaire

Évolution en pourcentage
1984-1985 à 1988-1989



L'amélioration du service

Le Réseau GO a achevé en 1988 le plus grand projet d'expansion qu'il ait jamais entrepris, et souligné cet événement par une cérémonie d'inauguration qui a attiré un grand nombre de participants le 4 décembre 1988, soit le jour avant l'ouverture officielle du nouveau tronçon. Dans le cadre de ce projet qui a coûté 109 millions de dollars (sans compter les achats de nouvel équipement), 15 kilomètres de voie ferrée et deux nouvelles stations ont été construits à Ajax et à Whitby, afin de prolonger la ligne du Lakeshore vers l'est, de Pickering jusqu'au nouveau terminus, à Whitby. Les nouvelles stations, dont le style architectural se marie à celui des villes en question, ont été conçues de manière à permettre la mise en oeuvre du système de preuve de paiement, fondé sur le principe d'intégrité, qui est entré en vigueur en octobre 1988. À Ajax, la société a, pour la première fois, travaillé en collaboration avec un promoteur immobilier afin de réaliser l'immeuble Transit Square, centre de commerce de détail situé à l'emplacement de la station.

La société a conclu des ententes d'harmonisation des tarifs avec les villes d'Ajax et de Whitby, afin de permettre aux usagers du service GO de se rendre gratuitement par autobus local à la station. Cependant, moins d'usagers que prévu se sont prévalus de la navette gratuite vers les stations au cours des trois premiers mois d'exploitation, et les parcs de stationnement étaient remplis à capacité. À la fin de l'exercice financier 1988-1989, on prévoyait agrandir le parc de stationnement et améliorer le serve de transport urbain de Whitby afin de remédier à la situation.

La première station du Réseau GO conçue spécialement en fonction du système de preuve de paiement a ouvert ses portes le 19 septembre 1988. Construite au coût de 6,85 millions de dollars, la station d'Appleby permet aux usagers des secteurs est de Burlington d'accéder plus facilement au service ferroviaire de GO, changement qui a été accueilli très favorablement par ces voyageurs.

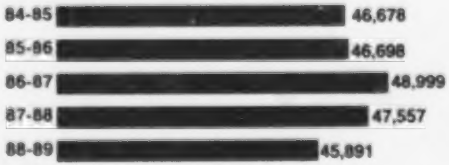
Bien que les nouvelles installations construites au cours de la dernière année soient la marque la plus évidente du service amélioré aux usagers, la mise en service de matériel roulant supplémentaire a également permis à la société d'améliorer le service sur les trajets existants. Ainsi, le matin du 9 janvier 1989, les voyageurs empruntant la ligne Milton ont pu choisir parmi cinq trains aux heures d'affluence, plutôt que les trois en service la veille; le même jour, à la fin de leur journée de travail, un quatrième train vers Milton les attendait à l'heure de pointe, et un dernier, à 19 h 30, avait été mis en service pour les usagers qui désiraient rester plus tard au travail, dîner en ville ou faire des emplettes. Des départs en soirée vers Georgetown et Stouffville ont été ajoutés: des autobus GO assurent le service vers les stations ferroviaires de ces banlieues après les heures d'affluence. À la fin de l'exercice, on prévoyait également ajouter un départ en début

de soirée sur la ligne achalandée de Richmond Hill.

La demande de service de banlieue étant plus forte que jamais, l'achalandage sur le tronçon ouest de la ligne du Lakeshore s'est intensifié et, dans les premiers mois de 1989, la situation était devenue critique. En collaboration avec l'exploitant, CN Rail, la société a trouvé une solution novatrice : sur les trajets et les départs les plus achalandés, elle a mis en service des trains de douze voitures et ce, même si la longueur des quais ne correspond qu'à celle de dix voitures seulement.

En plus de la mise en oeuvre du système de preuve de paiement sur tout le réseau ferroviaire de GO, la société a également décidé d'accepter le laissez-passer combiné Commission de transports de Toronto (CTT)/Réseau GO dans toutes les stations ferroviaires du Toronto métropolitain. Le laissez-passer combiné consiste en fait en deux laissez-passer mensuels, celui de la CTT et celui du Réseau GO, que les usagers peuvent acheter avec une réduction de 20 $ sur le prix courant. C'est là un exemple des ententes d'harmonisation des tarifs conclues entre régies du transport en commun que le Réseau GO a été parmi les premiers à pratiquer et qu'il entend continuer de conclure dans l'avenir. Le Réseau GO a également conclu des ententes d'harmonisation des tarifs avec les régies du transport en commun des villes suivantes : Oakville, Burlington, Mississauga, Brampton, Pickering, Ajax et Whitby. En vertu de ces ententes, les usagers du service GO munis d'un titre de transport

Subvention d'exploitation
(en millions de dollars)

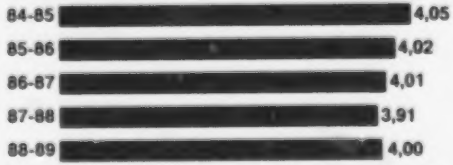


Subvention d'exploitation, exclusion faite de l'amortissement

Subvention, par usager
(en dollars)

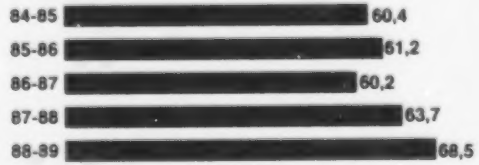
Subvention d'exploitation, exclusion faite de l'amortissement

Coûts, par usager
(en dollars)



Coût d'exploitation, exclusion faite de l'amortissement

Récupération des coûts
Pourcentage des coûts d'exploitation recouvrés à même les revenus



Voir les notes afférentes aux états financiers.

peuvent se rendre à la station ferroviaire du Réseau GO par transport en commun local, gratuitement ou à prix très réduit.

En réponse à la croissance que connaît la région de Bolton-Palgrave, la société a lancé un service d'autobus vers Toronto. Financé par l'intermédiaire du programme provincial d'investissement dans le transport (Ontario Transportation Investment Initiatives - OTII), ce nouveau service a été instauré le 2 mai 1988, et permet aux usagers d'éviter la circulation dense sur la route 50.

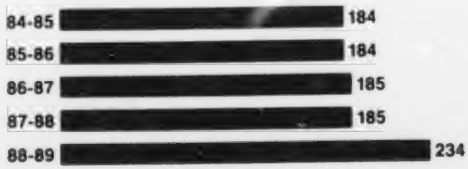
À l'ouest, afin d'offrir un meilleur service aux usagers, la société a instauré une navette par autobus entre les stations GO d'Oakville et d'Appleby. À l'est, la nouvelle station ferroviaire de Whitby a remplacé celle de Pickering comme terminus du tronçon est, et le service d'autobus vers l'est a été modifié en conséquence.

La société continue de reprendre à son compte l'exploitation de son service d'autobus qui, jusqu'à récemment, avait été confiée à des sous-traitants. Ainsi, au cours de l'exercice, elle a repris l'exploitation du service vers Hamilton, et fera de même pour le service vers Oshawa à compter de décembre 1989.

Le service d'autobus vers les destinations situées à proximité de l'autoroute 403 a été amélioré; on a ajouté des arrêts près du centre commercial Square One. La société a confirmé encore une fois son engagement à coordonner ses services avec ceux des municipalités du Toronto métropolitain en participant au programme de correspondance

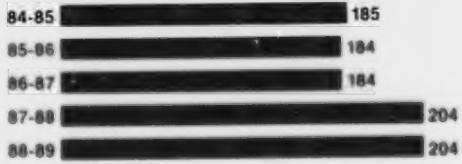
Parc ferroviaire

Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice



Parc d'autobus

Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice



d'autobus unique mis sur pied dans la région de South York: en effet, depuis le 6 novembre 1988, les usagers peuvent se déplacer dans la région de South York sur les réseaux de transport en commun de Markham, Vaughan, Richmond Hill et du Réseau GO au moyen d'une seule correspondance.

Chaque fois que cela était possible, GO a agrandi ses parcs de stationnement afin de répondre à la demande croissante. Plus de 2 700 places de stationnement ont été ajoutées sur l'ensemble du réseau au cours de l'exercice financier 1988-1989, portant ainsi à 20 197 le nombre total de places. D'importants travaux d'agrandissement se sont déroulés aux stations d'Erindale, de Port Credit, d'Oakville, d'Oakville Ouest et d'Appleby. Au cours du prochain exercice financier, on prévoit agrandir les parcs de stationnement aux stations de Richmond Hill, Langstaff, King City, Markham, Etobicoke North, Eglinton, Scarborough et Rouge Hill. D'importants travaux sont prévus aux stations d'Ajax et de Whitby, et les parcs d'Appleby et d'Oakville seront agrandis encore davantage.

À la fin de l'exercice, la société se préparait à construire un accès additionnel au hall d'entrée du Réseau GO depuis les quais de la Commission de transports de Toronto, à la gare Union, afin de faciliter la circulation piétonnière croissante dans cet endroit qui constitue une plaque tournante du transport dans la Ville-Reine. Depuis la mise en oeuvre du nouveau système de preuve de paiement sur l'ensemble du réseau ferroviaire de GO, les guichets de perception et les barrières ont été enlevés et remplacés par des tourniquets amovibles destinés à faciliter le mouvement des voyageurs, au besoin.

Données statistiques

Trajet	Nombre de voyageurs (en milliers) 1988-1989	1987-1988	Évolution, en pourcentage	Trajets exploités, en kilomètres (à la clôture de l'exercice) 1988-1989	1987-1988	Nombre de kilomètres parcourus (en milliers) 1988-1989	1987-1988
Train							
Lakeshore	15 061	13 435*	12,1	112	97	1 513	1 365
Georgetown	1 678	1 563*	7,4	47	47	96	92
Richmond Hill	786	660*	19,1	34	34	84	83
Milton	1 536	1 384	11,0	50	50	101	90
Bradford	314	260	20,8	67	67	32	31
Stouffville	335	313	7,0	46	46	24	22
Total	**19 710**	**17 615***	**11,9**	**356**	**341**	**1 850**	**1 683**
Autobus							
Hamilton	2 149	2 261	-5,0	178	178	4 203	4 229
Milton	221	183	20,8	116	116	734	558
Georgetown	1 342	1 396	-3,9	283	217	2 437	2 415
Bolton	13	—	—	66	—	90	—
Newmarket	4 420	4 469	-1,1	323	323	4 017	4 071
Uxbridge	102	114	-10,5	178	124	389	380
Oshawa	2 512	2 689	-6,6	174	172	2 636	2 721
Total	**10 759**	**11 112**	**-3,2**	**1 318**	**1 130**	**14 506**	**14 374**
Total partiel, ensemble du réseau	**30 469**	**28 727***	**6,1**	**1 674**	**1 471**	**16 356**	**16 057**
Service vers Canada's Wonderland, assuré en sous-traitance	320	361	-11,4	29	29	409	471
Total, ensemble du réseau	**30 789**	**29 088***	**5,8**	**1 703**	**1 500**	**16 765**	**16 528**

*Les chiffres de 1987-1988 ont été retraités pour tenir compte de la nouvelle méthode de calcul de l'utilisation du laissez-passer mensuel.

Le matériel roulant

Au cours de l'exercice 1988-1989, la société s'est dotée de nouveau matériel, notamment de voitures à deux étages, de troisième génération, et d'un nouveau modèle de locomotive conçu expressément pour les trains de banlieue. Elle a acheté 16 locomotives F59PH dessinées conjointement par General Motors du Canada et le Réseau GO et a l'intention d'en faire sont modèle standard. Cette commande a été exécutée à London, en Ontario, au coût de 36,5 millions de dollars. À la fin de l'exercice, la société avait commandé 12 autres locomotives à General Motors, au coût de 28,5 millions de dollars.

Les voitures distinctives vertes et blanches sont demeurées populaires auprès des usagers. À la fin de 1988, la première des voitures à deux étages, de troisième génération, quittait la chaîne de montage du fabricant, la Société de développement du transport urbain (U.T.D.C. Inc.), à Thunder Bay. À la fin de l'exercice financier, la majeure partie de la commande de 54 voitures et de 9 voitures à cabine de commande, totalisant 82,8 millions de dollars, avait été livrée, et une nouvelle commande de 60 voitures à deux étages, de quatrième génération, s'élevant à 85,2 millions de dollars, avait été passée avec la Société.

Dix nouveaux autocars à deux essieux ont été livrés par la société Motor Coach Industries, de Winnipeg, et ils remplaceront les dix autocars que l'on a prévu de mettre hors service; ainsi, le parc d'autobus sera maintenu à 204 véhicules. Cette commande de 2,5 millions de dollars s'inscrit dans le programme à long terme de remplacement des véhicules du Réseau GO, en vertu duquel les autobus actuellement en service seront graduellement remplacés par de nouveaux véhicules.

▲ *Des autocars GO attendent les passagers à la station GO d'Ajax.*

Au terme de trois ans de travaux, l'expansion de l'atelier d'entretien des trains de Willowbrook a été achevée, et cette installation peut désormais recevoir six rames supplémentaires. Au cours de la dernière année, les ateliers d'entretien des locomotives diesel et des voitures ont été agrandis et un mur coupe-son d'une hauteur de cinq mètres a été érigé sur la limite avoisinant un quartier résidentiel, afin d'amortir le bruit des locomotives.

L'avenir

La société entend augmenter le service sur ses lignes secondaires et apporter des améliorations sur la ligne du Lakeshore dans l'avenir. À la fin de l'exercice, GO avait entrepris des travaux d'ingénierie préliminaires avec les exploitants de la voie ferrée, soit le CN et le CP, afin d'établir les exigences en matière d'expansion générale du réseau.

À la fin de l'exercice, un certain nombre de projets d'expansion à long terme étaient déjà en voie d'exécution ou à l'étape de la planification. Le service vers Burlington pendant toute la journée est prévu pour 1992 sur la ligne du Lakeshore; de plus, le gouvernement effectue actuellement des études préliminaires portant sur le prolongement du service ferroviaire vers Hamilton et vers Oshawa.

On prévoit également accroître le service dans un proche avenir, notamment d'ajouter un train le matin et en début de soirée sur la ligne de Richmond Hill, ainsi que d'autres trains sur le tronçon ouest de la ligne du Lakeshore, en juin 1989. La société a l'intention d'apporter les améliorations susmentionnées à mesure que l'équipement et les autres ressources nécessaires seront mis à sa disposition.

L'exécution de travaux d'amélioration à la gare d'attente de Georgetown permettra d'augmenter le nombre de voitures sur les trains à destination de cette ville. De plus, l'inauguration du nouveau service en période creuse sur les lignes secondaires était prévue pour l'ouverture officielle du stade SkyDome, soit le 3 juin 1989.

En ce qui concerne le service d'autobus, l'exploitation de tous les six trajets du Réseau GO relèvera directement de la société à compter de décembre 1989, moment où elle reprendra à son compte l'exploitation du service vers Oshawa, le seul qui soit actuellement confié à un sous-traitant.

Nouvelles orientations

En mai 1988, le ministre des Transports de l'Ontario annonçait un programme de développement accéléré du transport en commun dans la région du Toronto métropolitain. Par suite de cette annonce, le Réseau GO a procédé à la planification et à la mise en oeuvre de nouveaux services répondant de façon efficace aux besoins d'un nombre croissant d'usagers. Non seulement la société augmentera-t-elle ses propres services afin de satisfaire ces besoins dans l'avenir, mais elle s'engage à travailler en collaboration avec les services de transport en commun des municipalités à l'intégration plus poussée du transport. Sa mission est de rendre le transport en commun efficace accessible au plus grand nombre.

Le Ministre des Transports a reconnu le rôle important que devra jouer la société dans l'évolution du transport en commun. De son côté, la société reconnaît son obligation à fournir un service de haute qualité de la manière la plus efficiente possible.

Pour les organismes qui font leur cet engagement, satisfaire la demande de service, qui atteindra vite un nouveau sommet, pose un défi de taille. C'est fort de son expérience du passé et inspiré de sa vision de l'avenir que le Réseau GO saura relever ce défi.

Mission

Le Réseau GO (la Régie des transports en commun de la région de Toronto) est un organisme de la Couronne qui a pour mission de :

concevoir et d'exploiter un service de transport régional à l'intention des usagers qui effectuent des déplacements dans plus d'une municipalité régionale;

faciliter la coordination efficace des services des réseaux de transport en commun du Toronto métropolitain et de ceux du Réseau GO.

Sphère d'activité

Le Réseau GO est une personne morale regroupant, sur une base volontaire, les municipalités régionales de Peel, York, Durham, Halton et Hamilton-Wentworth, la municipalité du Toronto métropolitain et la province de l'Ontario.

Conseil

Le conseil du Réseau GO compte sept membres : le président, nommé par le lieutenant-gouverneur en conseil, et, à titre de membres nommés d'office, les présidents des conseils de Peel, York, Durham, Halton, Hamilton-Wentworth et du Toronto métropolitain; le Conseil relève directement du ministre des Transports.

Membres

L. H. PARSONS
Président du Conseil

G.H. HERREMA
Vice-président du Conseil
Président du conseil de la municipalité régionale de Durham

R.F. BEAN
Président du conseil de la municipalité régionale de Peel

E.R. KING
Président du conseil de la municipalité régionale de York

P.D. POMEROY
Président du conseil de la municipalité régionale de Halton

A. TONKS
Président du conseil de la municipalité du Toronto métropolitain

R.J. WHYNOTT
Président du conseil de la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth

Ministre

L'honorable ED FULTON
Ministre des Transports

Haute direction

T.G. SMITH
Directeur général de l'Exploitation et Secrétaire du Conseil

A.M. ROBINSON
Directeur des finances et Trésorier du Conseil

Cadres supérieurs

La société est placée sous la direction du directeur général de l'Exploitation, qui relève du président du Conseil. Les dirigeants des trois grandes divisions de la société relèvent du directeur général de l'Exploitation :
Le Service de l'exploitation est responsable de la prestation de services de transport au grand public, de l'acquisition de matériel roulant et de son entretien. Le Service de la planification, des finances et de l'administration est chargé de la planification financière et stratégique de la société, de sa gestion financière et de l'administration de ses activités. Le Service du génie, du matériel et de l'aménagement du réseau est responsable des travaux d'ingénierie, de l'aménagement du réseau et de la gestion du matériel.

J.A. BROWN
Directeur, Service de l'exploitation

R.C. DUCHARME
Directeur, Service du génie, du matériel et de l'aménagement du réseau

D.A. SUTHERLAND
Directeur, Service de la planification, des finances et de l'administration

Le personnel

Le Réseau GO compte environ 1 100 employés qui occupent des postes très variés, allant de ceux qui exigent un contact direct avec le public, comme les postes de chauffeur d'autobus, de guichetier et d'agent de surveillance, aux postes de services internes, comme ceux de mécanicien, du personnel d'entretien, de préposé au service de renseignements téléphoniques, de contrôleur, de répartiteur et du personnel de bureau. Encore d'autres employés, au nombre de 400, sont au service de CN Rail, CP Rail, Gray Coach Lines et Charterways, tous sous-traitants de la société, et ils participent activement à l'exploitation du réseau en leur qualité de chauffeurs d'autobus, de personnel de train et d'employés d'entretien.

L'agent de surveillance Carl Dewey explique le système de preuve de paiement à une usagère. ▶

▲ *La préposée au service Judy Fountain vend des billets «preuve de paiement» à la gare Union.*

Tous les jours de la semaine, des préposés au service téléphonique comme Sandra Fabrizi répondent aux demandes de renseignements sur les horaires, les tarifs, et les trajets. ▼

Aux membres de la Régie des transports en commun de la région de Toronto, au ministre des Transports et des Communications et au Vérificateur provincial :

Nous avons vérifié le bilan de la Régie des transports en commun de la région de Toronto au 31 mars 1989 ainsi que les états de l'avoir, de l'exploitation et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Régie au 31 mars 1989 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Peat Marwick

Peat Marwick
Comptables agréés
Toronto, Canada
Le 19 mai 1989

RÉGIE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA RÉGION DE TORONTO

BILAN AU 31 MARS

(en milliers de dollars)

Actif

	1989	1988
Actif à court terme		
Encaisse	100 $	61 $
Créances	3 302	2 217
Dépôt auprès des Chemins de fer nationaux du Canada	12 300	14 250
À recevoir de la province de l'Ontario	39 483	33 136
Pièces de rechange et fournitures	1 690	1 245
Frais payés d'avance	1 491	415
	58 366	51 324
Immobilisé		
Terrains	27 772	24 922
Immeubles et matériel (note 2)	253 900	147 851
Améliorations locatives, moins l'amortissement cumulé de 988 $ (699 $ en 1988)	5 952	5 075
Améliorations aux emprises et aux ateliers ferroviaires, moins l'amortissement cumulé de 50 168 $ (43 074 $ en 1988)	159 794	91 859
Ateliers de voies ferrées et installations ferroviaires	37 023	
Construction en cours		
Programme d'expansion GO Train	85 986	135 499
Divers	49 502	32 748
Projet du terminus de Toronto		31 577
	619 929	469 531
	678 295 $	520 855 $

Passif

	1989	1988
À court terme		
Comptes fournisseurs et charges à payer	54 189 $	47 524 $
Revenu non gagné au titre des billets vendus et non utilisés	1 346	940
	55 535	48 464

Avoir

Province de l'Ontario	622 760	472 391
	678 295 $	520 855 $

Engagements (note 7)

Au nom des membres :

Président du Conseil

Membre

Voir les notes afférentes aux états financiers.

ÉTAT DE L'AVOIR

EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS
(en milliers de dollars)

	1989	1988
Avoir au début de l'exercice	472 391 $	392 558 $
Apport de capital de la province de l'Ontario	170 123	99 417
	642 514	491 975
Amortissement des apports de capital	(19 754)	(19 584)
Avoir à la fin de l'exercice	622 760 $	472 391 $

ÉTAT DE L'EXPLOITATION

EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS
(en milliers de dollars)

	1989	1988
Revenus		
Services de banlieue	71 682 $	63 880 $
Revenus divers (note 4)	2 628	2 332
Gain à la vente d'immobilisations (note 5)	2 872	106
	77 182	66 318
Dépenses (note 6)		
Exploitation, train et autobus	85 726	78 742
Terminus et ateliers	34 693	35 039
Frais généraux et d'administration	22 408	19 678
	142 827	133 459
Perte d'exploitation	65 645	67 141
Subventions d'exploitation de la province de l'Ontario, y compris l'amortissement des apports en capital de 19 754 $ (19 584 $ en 1988)	65 645	67 141
Bénéfice net de l'exercice	— $	— $

Voir les notes afférentes aux états financiers.

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

(en milliers de dollars)

	1989	1988
Fonds provenant de (utilisés dans) l'exploitation		
Revenus	77 182 $	66 318 $
Dépenses	(142 827)	(133 459)
Redressements au titre des postes hors caisse :		
Amortissement	19 754	19 584
Gain à la vente d'immobilisations	(2 872)	(106)
	(48 763)	(47 663)
Évolution nette des soldes du fonds de roulement hors caisse	6 415	17 848
	(42 348)	(29 815)
Fonds provenant de (utilisés dans les) investissements		
Ajouts aux immobilisations	(170 123)	(99 417)
Aliénations d'immobilisations	2 842	194
	(167 281)	(99 223)
Fonds provenant du financement		
Province de l'Ontario		
Subvention d'exploitation	49 470	46 836
Apports en capital		
Programme d'expansion GO Train	129 800	57 600
Divers	30 398	23 227
	209 668	127 663
Augmentation nette des fonds	39	(1 375)
Encaisse au début de l'exercice	61	1 436
Encaisse à la fin de l'exercice	100 $	61 $

Voir les notes afférentes aux états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1989

(en milliers de dollars)

1. Conventions comptables importantes

Les présents états financiers ont été dressés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les principales conventions utilisées sont les suivantes :

a) Pièces de rechange et fournitures

Les pièces de rechange sont évaluées au prix coûtant ou au coût de remplacement selon le moins élevé des deux.

b) Immobilisations

Les immobilisations sont évaluées au prix coûtant.

La Régie pourvoit à l'amortissement des différentes catégories d'actif sur leur durée d'utilisation estimative selon la méthode linéaire. L'amortissement des locomotives et des unités motrices auxiliaires est calculé selon un taux linéaire appliqué au coût plus une estimation du coût à venir des révisions.

Immeubles et matériel	5 ans
Abris et guichets	20 ans
Autres immeubles	25 ans
Locomotives et unités motrices auxiliaires	25 ans
Autre matériel roulant ferroviaire	12 ans
Autobus	20 ans
Parcs de stationnement	12 ans
Divers — Mobilier et équipement	3 à 5 ans
— Divers	20 ans
Améliorations aux emprises et ateliers ferroviaires	20 ans
Ateliers de voies ferrées et installations	20 ans
Améliorations locatives	

c) Revenu tiré du service de banlieue

Le revenu est constaté lorsque le service de transport est fourni. Les montants non gagnés sont reflétés dans le bilan à titre de passif à court terme.

d) Subventions
Les subventions d'exploitation versées par la province de l'Ontario sont comptabilisées à titre de réduction des pertes d'exploitation. Les apports de capital de la province de l'Ontario sont ajoutés à l'avoir et amortis sur la durée d'utilisation des actifs en cause.

2. Immeubles et matériel

	1989			1988
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Immeubles	52 836 $	15 262 $	37 574 $	19 865 $
Locomotives et unités motrices auxiliaires	27 630	13 236	14 394	14 048
Autre matériel roulant ferroviaire	226 520	53 512	173 008	96 643
Autobus	32 343	16 624	15 719	9 655
Parcs de stationnement	11 376	3 430	7 946	4 678
Divers	10 382	5 123	5 259	2 962
	361 087 $	107 187 $	253 900 $	147 851 $

3. Conventions d'exploitation
Une partie importante des services que fournit la Régie le sont par le biais de tierces parties utilisant des véhicules et du matériel roulant appartenant à la Régie. Les charges provenant des parties conformément aux ententes d'exploitation sont comptabilisées à mesure qu'elles sont engagées et sur une base estimative. Les services sont couverts par les ententes suivantes :

Chemins de fer nationaux du Canada
Canadien Pacifique Limitée
Gray Coach Lines
Charterways Transportation Limited

4. Revenus divers
Les revenus divers se ventilent ainsi :

	1989	1988
Revenu d'intérêt	446 $	203 $
Loyers- matériel roulant	206	229
Loyers - espace	715	589
Revenu de publicité	243	212
Commissions - vente de billets	602	582
Divers	416	517
	2 628 $	2 332 $

5. Gain à la vente d'immobilisations
Au cours de l'exercice, la Régie a vendu 8 locomotives, pour un produit de 2 821 $.

Le gain à la vente se ventile comme suit :

Produit		2 821 $
Coût d'origine	3 430 $	
Amortissement cumulé	(5 140)	
	(1 710) $	
Rajouter amortissement excédentaire	1 710	0
Gain à la vente de locomotives		2 821
Divers		51
		2 872 $

L'amortissement excédentaire est le résultat d'une politique visant les locomotives, décrite à la note 1. L'excédent s'élevant à 1 710 $ a été utilisé en réduction de l'amortissement de l'exercice, qui est passé de 21 464 $ à 19 754 $.

6. Dépenses
Voici une ventilation plus détaillée des dépenses :

	1989	1988
Salaires et avantages sociaux	33 979 $	28 099 $
Paiement à des tierces parties pour l'exploitation de services	47 759	45 985
Carburant et combustible	7 935	8 434
Autres dépenses	23 075	21 612
	112 748	104 130
Locations, loyers et charges d'utilisation	10 325	9 745
Amortissement	19 754	19 584
Total des dépenses	142 827 $	133 459 $

Une tranche de 112 748 $ (104 130 $ en 1988) des dépenses citées plus haut est comptabilisée comme pouvant être recouvrée, en partie, des passagers et d'autres sources de revenus. La Régie s'est fixé comme cible de recouvrer 65 pour cent de ces dépenses. En 1989, le revenu total s'est élevé à 77 182 $ (66 318 $ en 1988) et représente un recouvrement de 68,5 pour cent (63,7 pour cent en 1988).

7. Engagements

a) Achat de voitures de banlieue à deux étages

La Régie a signé un contrat avec la Société de développement du transport urbain (U.T.D.C.) en vue de l'achat de 123 voitures de banlieue à deux étages; déjà 53 voitures ont été livrées et sont actuellement en service. En vertu des conditions du contrat, la Régie doit verser des paiements proportionnels à l'U.T.D.C. à différentes étapes de la fabrication de voitures. Les versements applicables aux voitures inachevées sont compris aux postes Construction en cours et Programme d'expansion GO Train, du bilan. Le solde du prix d'achat des voitures, soit 66 636 $, sera réglé au cours des deux prochains exercices.

b) Achat de locomotives

La Régie a conclu un contrat avec General Motors du Canada Limitée en vue de l'achat de 14 locomotives destinées au Programme d'expansion de transport ferroviaire lourd et 14 locomotives de remplacement. Déjà 8 locomotives de chacune des catégories ont été livrées et sont actuellement en service.

En vertu des conditions du contrat, la Régie est tenue de verser des paiements proportionnels à General Motors à certaines étapes de fabrication. Les versements applicables aux locomotives inachevées sont compris aux postes Construction en cours, Programme d'expansion GO Train et Construction en cours — divers, du bilan.

Le solde estimatif du prix d'achat des locomotives, soit 16 199 $, sera versé au cours du prochain exercice.

c) Contrats de location

Le total des loyers minimums à payer au cours de chacun des cinq prochains exercices au titre des contrats de location-exploitation est le suivant :

1989 - 1990	2 918 $
1990 - 1991	2 729
1991 - 1992	2 530
1992 - 1993	2 449
1993 - 1994	2 511
Par la suite	12 162
	25 299 $

En plus des engagements susmentionnés, la Régie a conclu une entente de location de terrains qui échoit en 2079. Le loyer annuel prévu en vertu de ce contrat est de 153 $.

8. Retraite

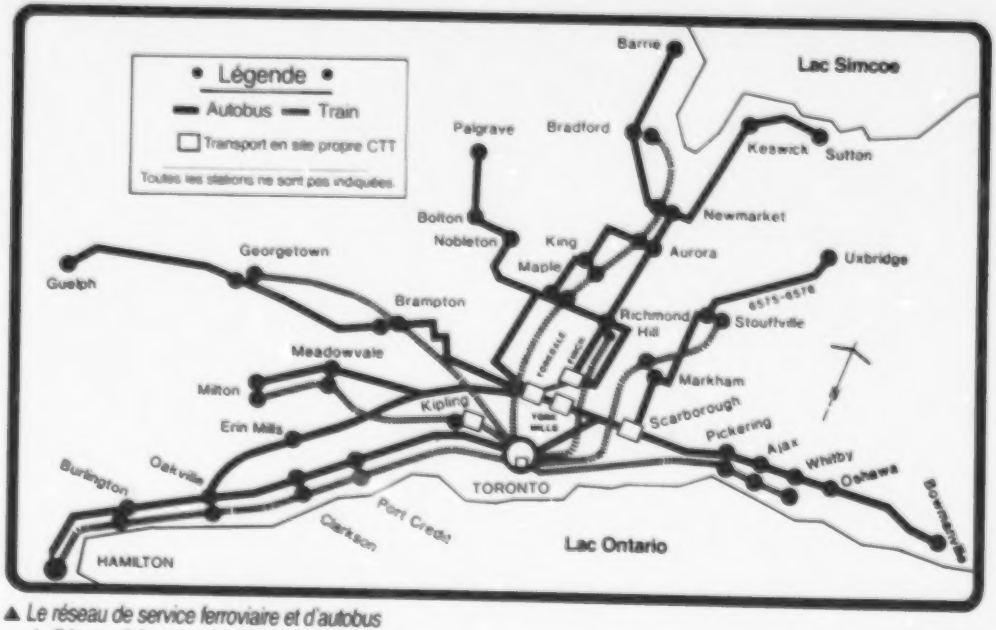
La Régie offre des prestations de retraite à presque tous ses employés permanents par le biais d'une participation à la caisse de retraite des fonctionnaires créée par la province de l'Ontario. La part de la Régie dans les cotisations à la caisse s'est élevée à 1 409 $, au cours de l'exercice (1 165 $ en 1988). Cette somme représente l'obligation totale de la Régie et est passée en charges dans l'état d'exploitation.

9. Rémunération du conseil

La rémunération totale des membres du Conseil d'administration a été de 56 $ au cours de l'exercice.

10. Chiffres correspondants

Certains chiffres correspondants ont été retraités en conformité de la présentation adoptée pour l'exercice écoulé.



▲ *Le réseau de service ferroviaire et d'autobus du Réseau GO au 31 mars 1989*

©Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 1989
Photographies : Ministère des Transports de l'Ontario et Réseau GO

Réseau GO

1120, avenue Finch Ouest
Toronto (Downsview) (Ontario)
Canada
M3J 3J8

Téléphone : (416) 665-9211
Télécopieur : (416) 665-9006